



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**  
**VIETNAM REGISTER**

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*  
*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*  
*ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 24 37684701*  
*FAX: +84 24 37684779*  
*EMAIL: vr-id@vr.org.vn*  
*WEB SITE: www.vr.org.vn*

**THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN**  
**TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS**

**Ngày 13 tháng 11 năm 2017**  
**Số thông báo: 035TI/17TB**

*Nội dung:* Thông tư CCC.1/Circ.4 về vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại).

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu biển  
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) được phân loại là hàng thuộc Nhóm C (hàng không bị hóa lỏng và cũng không có rủi ro hóa học) trong Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng rời rã dưới dạng xô bằng đường biển (IMSBC), tuy nhiên lại có khả năng bị phân hủy khi bị làm nóng ở mức độ cao, tạo ra các khí độc hại.

Tại khóa họp thứ 4 (tháng 9/2017), Tiểu ban về vận chuyển hàng và container (CCC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã ban hành Thông tư CCC.1/Circ.4 về vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) nhằm nâng cao nhận thức về quá trình phân hủy và các hành động phải thực hiện trong trường hợp xảy ra cháy. Các bên liên quan cần rất cẩn thận trong việc vận chuyển loại hàng này bằng tàu biển.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật tàu biển này Thông tư CCC.1/Circ.4 và bản dịch tiếng Việt; đề nghị các Quý Đơn vị lưu ý thực hiện theo đúng hướng dẫn của IMO khi vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) bằng tàu biển.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo/ Thông báo kỹ thuật TB* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>.

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

*Cục Đăng kiểm Việt Nam*

*Phòng Tàu biển*

*Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội*

*Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 24 37684722*

*Thư điện tử: [taubien@vr.org.vn](mailto:taubien@vr.org.vn); [bangph@vr.org.vn](mailto:bangph@vr.org.vn)*

Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.

***Nơi nhận:***

- Như trên;
- Phòng QP, TB, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

## VẬN CHUYỂN PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại)

1 Tiểu ban về vận chuyển hàng và container (CCC), tại khóa họp thứ 4 (từ ngày 11 đến 15/9/2017), đã cân nhắc các vấn đề liên quan đến việc vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại).

2 PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) được mô tả là hàng thuộc Nhóm C trong Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng rời rã dưới dạng xô bằng đường biển (IMSBC). Về nội dung này, Tiểu ban lưu ý các tai nạn liên quan đến tàu Purple Beach (năm 2015), tàu Cheshire (năm 2017) và việc vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại). Tiểu ban cũng lưu ý là các báo cáo điều tra tai nạn chưa được quyết định và cần thiết phải kiểm tra các đặc tính của loại hàng này nhằm đảm bảo việc vận chuyển an toàn, và để lưu ý đến nhận thức về các rủi ro.

3 Theo Hướng dẫn đối với việc vận chuyển bằng đường biển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT của Tổ chức phân bón châu Âu\*, các nguyên tắc an toàn đối với loại hàng này như sau:

- .1 Tránh cất giữ các chất dễ cháy gần phân bón;
- .2 Tránh cất giữ các chất không tương hợp gần phân bón;
- .3 Tránh làm bẩn phân bón do hàng còn lại của các chuyến trước;
- .4 Tránh làm bẩn hàng của chuyến sau do phân bón còn lại từ chuyến trước;
- .5 Tránh các nguồn nhiệt có khả năng ảnh hưởng đến phân bón; và
- .6 Tránh việc sử dụng nhiệt (ví dụ như hàn) đối với bất kỳ khu vực nào có chứa hoặc giữ phân bón.

4 Các biện pháp được liệt kê trong bảng kê đối với PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) trong phụ chương 1 của Bộ luật IMSBC hiện thời phải được áp dụng cẩn thận, mặc dù đây là hàng được phân loại thuộc Nhóm C. Một số loại phân bón đã qua thử nghiệm theo quy định đã tỏ ra khả năng còn bị phân hủy.

5 Đám mây khí tạo ra trong quá trình các tai nạn nêu trên đủ lớn để bao trùm tàu và bao trùm vùng biển xung quanh tàu. Hơi tỏa ra có độc tính cao. Điều kiện như vậy có thể ảnh hưởng đến việc bỏ tàu an toàn và làm cản trở công tác cứu nạn cũng như nỗ lực dập cháy. Trong những trường hợp như vậy, sự phân hủy hàng có thể kéo dài nhiều ngày và nhiệt độ trong hầm hàng có thể vượt quá 500°C.

6 Biện pháp bảo vệ tốt nhất đối với thuyền viên là sự nhận thức về quá trình phân hủy để cho phép nhận biết được quá trình này tại giai đoạn ban đầu. Việc giám sát thường xuyên đối với hàng trong suốt chuyến đi là rất quan trọng để phát hiện sự bắt đầu phân hủy.

---

\* Tham khảo Hướng dẫn tại:

[http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user\\_upload/publications/technical\\_publications/guidance\\_technical\\_documentation/Guidance\\_for\\_sea\\_transport\\_of\\_ammonium\\_nitrate\\_based\\_fertilizers\\_01.pdf](http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user_upload/publications/technical_publications/guidance_technical_documentation/Guidance_for_sea_transport_of_ammonium_nitrate_based_fertilizers_01.pdf)

7 Khi bị làm nóng nhiều, loại hàng này có thể bị phân hủy và tỏa ra các khí độc. Việc mở nắp hầm hàng đúng lúc có thể ngăn chặn sự tích tụ áp suất và giúp làm mát hàng, cản trở sự phát triển của phân hủy hàng.

8 Trong trường hợp phân hủy hoặc cháy liên quan đến loại hàng này:

- .1 Cung cấp thông gió tối đa để loại bỏ khí do sự phân hủy tạo ra. Các khí này có thể bao gồm các hơi a-mô-ni, ô-xít ni-tơ, ô-xít lưu huỳnh độc hại;
- .2 Mặc quần áo bảo hộ và sử dụng bộ dụng cụ thở tự cung cấp khí trong trường hợp cần thiết;
- .3 Sử dụng nước là hiệu quả nhất, với việc dùng lăng phun nước thành tia đến các điểm cháy. Nước phun chúm có thể không đủ để kiểm soát sự phân hủy;
- .4 Có thể cân nhắc việc làm ngập không gian chứa hàng, với lưu ý đầy đủ đến ổn định và độ bền kết cấu của tàu; và
- .5 Hệ thống dập cháy bằng khí của tàu không hiệu quả.

9 Đề nghị các quốc gia thành viên lưu ý thông tin nêu trên đến người gửi hàng, người khai thác cảng, chủ tàu, người khai thác tàu, người thuê tàu, thuyền trưởng và tất cả các bên liên qua khác; yêu cầu hành động cẩn thận và thích hợp, lưu ý đến quy định trong các văn kiện liên quan của IMO và các thông tin nêu trên khi thao tác và vận chuyển PHÂN BÓN A-MÔ-NI NI-TRÁT (không độc hại) dưới dạng xô.

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

CCC.1/Circ.4  
22 September 2017

## CARRIAGE OF AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous)

1 The Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC), at its fourth session (11 to 15 September 2017), considered matters related to the carriage of AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous).

2 AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous) is described as a Group C cargo in the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. In this connection, the Sub-Committee noted the accidents involving the **MV Purple Beach** (2015) and **MV Cheshire** (2017) and the carriage of AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous). The Sub-Committee also noted that the accident investigation reports were pending and the need for further examination of the properties of this cargo was raised in order to ensure its safe carriage and to address awareness of the risks.

3 According to the Guidance for sea transport of AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZERS by the Organization Fertilizers Europe\*, the safety principles for this cargo are as follows:

- .1 avoidance of storage of combustible substances near fertilizers;
- .2 avoidance of storage of incompatible substances near fertilizers;
- .3 avoidance of cross contamination with remains of previous cargoes;
- .4 avoidance of cross contamination of next cargo with fertilizer;
- .5 avoidance of sources of heat likely to affect the fertilizer; and
- .6 avoidance of application of heat (e.g. welding) to any section which may have trapped/confined fertilizer.

4 The measures listed in the individual schedule for AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous) in appendix 1 of the current IMSBC Code should be applied carefully even though it is classified as Group C. Some fertilizers which have passed the prescribed tests have shown the potential to still undergo decomposition.

---

\* Refer to the Guidance available at:  
[http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user\\_upload/publications/technical\\_publications/guidance\\_techn\\_documentation/Guidance\\_for\\_sea\\_transport\\_of\\_ammonium\\_nitrate\\_based\\_fertilizers\\_01.pdf](http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user_upload/publications/technical_publications/guidance_techn_documentation/Guidance_for_sea_transport_of_ammonium_nitrate_based_fertilizers_01.pdf)

5 The gas clouds produced during the aforementioned accidents were large enough to envelop the ship, and cover the sea area surrounding the ship. The vapour emitted was highly toxic. Such conditions could affect the safe abandonment of the ship and hinder rescue and firefighting efforts. In such events, cargo decomposition may last for multiple days and the temperatures in cargo holds may reach in excess of 500°C.

6 The best protection for seafarers is awareness of the decomposition process to allow it to be identified at an early stage. Regular monitoring of the cargo throughout the voyage is crucial to detect beginning of decomposition.

7 When heated strongly, this cargo may decompose and release toxic gases. Timely opening of cargo hatches can prevent the build-up of pressure and help cool the cargo, impeding the development of cargo decomposition.

8 In case of decomposition or fire involving this cargo:

- .1 provide maximum ventilation to remove the gases resulting from decomposition. These gases may include toxic fumes of ammonia and oxides of nitrogen and sulphur;
- .2 wear, as necessary, protective clothing and self-contained breathing apparatus;
- .3 application of water is most effective where injection pipes are used to deliver water to hot spots. Water spraying may not be sufficient to control the decomposition;
- .4 flooding of the cargo space may be considered, giving due consideration to the ship's stability and structural strength; and
- .5 the ship's gas firefighting installation will be ineffective.

9 Member States are invited to bring the above information to the attention of shippers, terminal operators, shipowners, ship operators, charterers, shipmasters and all other entities concerned, requesting that extreme care and appropriate action be taken, taking into account the provisions of relevant IMO instruments and the information above when handling and carrying AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous) in bulk.

---